



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

Cuestión 6 del

orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización

6.1: Plan estratégico

6.1.3: Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS)

**VIABILIDAD DEL SISTEMA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
DE LA AVIACIÓN (GASOS)**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Los Estados Unidos apoyan el hecho de que existe la necesidad de ayudar a los Estados a mejorar y fortalecer el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y reconocen los desafíos que el sistema de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS) trata de abordar, así como los posibles beneficios que pueden derivarse del modelo GASOS propuesto. No obstante, los Estados Unidos desean expresar su inquietud con respecto a ciertos elementos fundamentales del GASOS, así como con respecto a la estrategia de implementación de la OACI. El objetivo de esta nota de estudio es poner de relieve esas inquietudes para que sean analizadas más a fondo.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en las siguientes medidas:

- a) el Grupo de estudio sobre el GASOS debería continuar trabajando con la Secretaría para abordar los aspectos políticos, administrativos, jurídicos y de seguridad operacional, y asegurarse de que los resultados sean aceptables para los Estados, antes de que el programa sea adoptado formalmente;
- b) este trabajo debe incluir un análisis de los recursos existentes y previstos disponibles para la vigilancia de la seguridad operacional;
- c) la OACI debería armonizar los programas existentes y propuestos que tienen fines similares, así como otros recursos de que ya disponen los Estados y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional; y
- d) el Grupo de estudio sobre el GASOS debería seguir utilizándose, con un número mayor de miembros, para garantizar el acceso a los conocimientos especializados necesarios para la maduración del programa.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados Unidos apoyan el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2017-2019* (Doc 10004). Una de las iniciativas que apoyan las prioridades del GASP consiste en desarrollar el sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS). Los Estados Unidos han apoyado activamente al Grupo de estudio sobre el GASOS, y esta nota de estudio tiene por objeto destacar y promover el análisis de las inquietudes planteadas en torno a los elementos fundamentales del GASOS y la estrategia de implementación propuesta.

1.2 El objetivo del GASOS es establecer una red de organizaciones de vigilancia de la seguridad reconocidas por la OACI, para ayudar a fortalecer la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y, de ese modo, aumentar su disponibilidad y la de otras organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO y SOO). Estas organizaciones pueden entonces ayudar a los Estados que disponen de recursos limitados ofreciéndoles soluciones prácticas y asequibles para ayudar en la vigilancia de la seguridad operacional.

1.3 En la Resolución A39-14 de la Asamblea, *Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables*, se alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales. El objetivo es colaborar en la creación de tendencias y la resolución de deficiencias en materia de vigilancia de seguridad operacional de los Estados, tales como:

- a) el tráfico aéreo se duplicará en quince años y la mayor parte de dicho crecimiento tendrá lugar en los Estados que se enfrentan a importantes limitaciones de recursos;
- b) los modelos de registro y empresariales de los usuarios están cambiando, lo que complica aún más la vigilancia por parte de los encargados de la reglamentación;
- c) los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional deben adaptarse a las demandas futuras de una industria de la aviación en rápida expansión, así como a las nuevas tecnologías y procesos;
- d) los diferentes sistemas normativos, junto con la ineficiencia de tener programas de auditoría y recertificación que se superponen, requieren un replanteamiento de los programas actuales de vigilancia de la seguridad operacional;
- e) deberían elaborarse modelos alternativos de vigilancia de la seguridad operacional para resolver las ineficiencias relacionadas con la actual superposición de las auditorías y hacer frente a los retos futuros; y
- f) los Estados deberían tener acceso a opciones prácticas y asequibles en el ámbito de la vigilancia de la seguridad operacional.

1.4 Los Estados Unidos reconocen los desafíos subyacentes que el GASOS trata de abordar, así como los beneficios potenciales que pueden derivarse en el marco del modelo GASOS.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados Unidos apoyan el objetivo del GASOS de permitir el desarrollo y la sostenibilidad de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados; sin embargo, hay algunas inquietudes que deben ser abordadas durante la fase de desarrollo del GASOS antes de la adopción formal del programa. A título de ejemplo, los Estados con limitaciones de recursos que les impiden realizar su propia vigilancia también pueden no contar con la capacidad de evaluar efectivamente el desempeño de los proveedores de servicios del GASOS. Esta dificultad para evaluar a un proveedor de servicios GASOS podría hacer que los Estados se aparten aún más del cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

2.2 Otra inquietud se relaciona con el hecho de que el programa GASOS parte del supuesto de que los Estados con recursos limitados carecen de los medios para identificar fuentes adecuadas de asistencia técnica. Es más probable que esos Estados carezcan de los recursos financieros e institucionales o, en algunos casos, de la voluntad política para obtener asistencia técnica. No está claro si los Estados lograrán un ahorro de costos en el marco de GASOS que elimine estos obstáculos.

2.3 Se prevé que la implementación del GASOS conlleve una considerable demanda de recursos financieros y humanos para la OACI que tal vez no pueda atender. Con arreglo al modelo GASOS, la OACI tendrá que encargar a una organización existente, o a una nueva, que efectúe reconocimientos y auditorías sistemáticas a un Estado o a una RSOO que, a su vez, desempeñará luego funciones específicas de seguridad operacional y/o de vigilancia en nombre de un Estado contratante. Esto no sólo presupone un proceso de reconocimiento inicial, sino también una función de seguimiento permanente.

2.4 Si no existen criterios eficaces para evaluar la necesidad de servicios y de proveedores de servicios, la OACI estará obligada a emplear sus recursos para validar (y revalidar) a toda organización que solicite reconocimiento. También es posible prever que la OACI podría ser responsable del desempeño de cualquier organización que haya reconocido, lo que podría resultar difícil si hay problemas entre la SOO y el Estado. Esto significa que debe haber un intercambio continuo de datos relacionados con la eficacia de la organización GASOS reconocida, y cualquier preocupación de seguridad que pueda surgir, de modo que se puedan tomar medidas inmediatas para suspender las actividades. Esto incluye información de otros Estados que utilizan la misma SOO o que se ven afectados por su trabajo. No resulta claro cómo la OACI aprovechará los datos que necesita a este respecto.

2.5 Los textos de orientación, incluidos los procesos y procedimientos que guiarán a los Estados sobre la manera de utilizar y supervisar eficazmente los servicios de las SOO reconocidas por la OACI, deben ser elaborados y aprobados por los Estados. Es probable que el uso de una SOO por parte de un Estado afecte a otros Estados, y es importante que todos los Estados puedan tener confianza en las capacidades y el desempeño de las SOO. En particular, la utilización por un Estado u organización regional de una SOO reconocida probablemente tendría un impacto en los acuerdos bilaterales existentes con otros asociados.

2.6 Como se ha debatido en múltiples reuniones de alto nivel en las regiones y en la Sede de la OACI en los últimos años, existe una gran necesidad de aumentar la cooperación entre los Estados para hacer frente al crecimiento previsto del transporte aéreo internacional. Programas como el de reconocimiento de inspectores de seguridad operacional de la aviación (CASI), el Equipo especial sobre la transferibilidad transfronteriza de aeronaves, la evolución continua del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) y la plataforma de cooperación entre las RSOO tienen por objeto abordar los desafíos que enfrenta un sistema internacional cada vez más interconectado. El éxito de cada uno de los programas depende de que los programas estén claramente armonizados para que los recursos se utilicen eficazmente

y se evite la duplicación. Considerando las repercusiones potenciales y los recursos que se necesitan para la implementación efectiva del GASOS, la armonización entre estos programas debe efectuarse antes de iniciar su implementación progresiva.

2.7 Los Estados y las RSOO también disponen de varios recursos que deben tenerse en cuenta antes de elaborar un nuevo programa que tenga una finalidad similar. Hace más de veinte años, la OACI y la Administración Federal de Aviación iniciaron una asociación que tenía por finalidad impartir instrucción de alta calidad, normalizada y basada en los SARPS de la OACI, en el campo de normas de vuelo a los inspectores de las CAA de todo el mundo. Se trata del programa de instrucción de inspectores gubernamentales de seguridad operacional (GSI) respaldado por la OACI e incluye una serie de cursos destinados a capacitar en los ámbitos de certificación, vigilancia y resolución de problemas de seguridad operacional. Los resultados del USOAP de la OACI han demostrado que el modelo de reglamento de aviación civil (MCAR) básico y los textos de orientación de apoyo utilizados en estos cursos para destacar la importancia de la normalización han sido adaptados por un número considerable de Estados como base de la estructura nacional de vigilancia de la seguridad operacional.

2.8 Además, existen recursos que orientan sobre los medios que los Estados y las organizaciones regionales pueden utilizar para seleccionar a los proveedores de asistencia técnica y colaborar con ellos. Los Estados Unidos han elaborado la Circular de asesoramiento 129-5 de la FAA para presentar las mejores prácticas sobre la forma en que una administración de aviación civil (CAA) puede asegurarse de que una persona o contratista posea las cualificaciones requeridas para llevar a cabo actividades de asistencia técnica para las CAA y para toda otra autoridad regional conexas.

3. CONCLUSIONES

3.1 La seguridad operacional del sistema de transporte aéreo internacional constituye la máxima prioridad, y la mejora continua de la seguridad operacional en todo el mundo depende de la capacidad de todas las partes interesadas para colaborar y cooperar eficazmente. Los nuevos participantes en el sistema, junto con el crecimiento previsto del transporte aéreo, seguirán planteando un reto para los Estados. Los recursos y programas como el GASOS tienen el potencial de orientar a los Estados y a las organizaciones regionales en el fortalecimiento de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional. Sin embargo, existe la posibilidad de que consecuencias involuntarias o salvaguardias insuficientes pongan en riesgo los beneficios potenciales del GASOS e incluso podrían afectar adversamente la seguridad operacional si no se analizan a fondo todos los aspectos del programa y se abordan todas las inquietudes expresadas al respecto.

3.2 Por consiguiente, los Estados Unidos recomiendan que las medidas presentadas en el resumen de este documento sean examinadas por la Conferencia de navegación aérea.